

Autos inolvidables

10

== ARGENTINOS ==



Fiat 1500 - 1963

Un auto de gran clase





Fiat 1500

Presentado en Italia en 1961, el internamente llamado proyecto 116 tenía dos carrocerías, y dos motorizaciones: 1300 y 1500. A nuestro mercado sólo llegó la versión con motor más grande, y se comenzó a fabricar en 1963.



PARA TODO GUSTO Y NECESIDAD

La gran aceptación que recibió del comprador argentino permitió que la familia 1500 fuera creciendo, presentándose la versión familiar al año siguiente de su aparición, la multicarga (pick-up), y la Coupé, diseñada por Vignale y sólo fabricada en nuestro país.



FIAT 1500

Uno de los Fiat inolvidables de los años '60, que elevó el estándar de calidad y lujo para los autos de su tamaño. Además, con diseño elegante y deportivo, y una respuesta acorde cuando se pisaba el acelerador.



En los años '60, los vehículos más lujosos y de mejor terminación interior, los más equipados y refinados, eran casi siempre los de mayor tamaño. Había una relación directa que empezó a quebrarse de algún modo con este Fiat 1500. En realidad, por decirlo de alguna manera, lo que ocurría con el 1500 era que por su tamaño no era "esperable" semejante calidad de terminación y refinamiento. Bienvenida la sorpresa, entonces, de los que podían acceder a este vehículo lanzado en Italia como una versión más potente del 1300. En Argentina empezó a fabricarse en 1963 como reemplazante del 1100, un vehículo muy querido aquí. En realidad, como casi todos los Fiat, marca históricamente

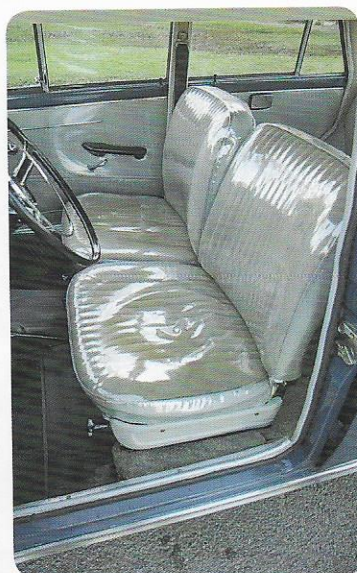
asociada a lo popular. El 1500 sorprendía por su diseño elegante, con cierto aire deportivo que algunos asociaron al Chevrolet Corvair, salvando las distancias. A simple vista son dos autos con pocas cosas en común, pero es cierto que si se agudiza el ojo hay detalles coincidentes. El diseño estuvo a cargo de Dante Giacosa, histórico creador de muchos autos de la marca. Hasta aquí hablamos de la estética y la presencia del 1500, pero no podemos dejar de soslayar la performance, uno de sus puntos más valorados. Se destacaba por su aceleración y por su respuesta a las exigencias del conductor, tanto para acelerar y frenar, como para tomar curvas y contracurvas. En particular, el comportamiento en ruta era de lo más destacable, algo siempre





INTERIOR

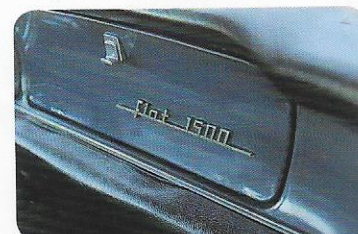
La posición de manejo era excelente, por la fácil regulación de las butacas. El respaldo podía inclinarse hasta quedar horizontal.



El interior de las puertas estaba recubierto en plástico y también incluía sendos ceniceros en las traseras.



destacado por los que tuvieron la suerte de manejar un 1500. Una joya en tamaño chico o, retomando la idea inicial, no era muy habitual que un auto pequeño tuviera una respuesta tan buena. Como complemento, a la hora de rodarlo en ciudad se destacaba por sus proporciones y su buena maniobrabilidad. De este modelo se fabricaron tres series tipo berlina de cuatro puertas, con sus correspondientes versiones

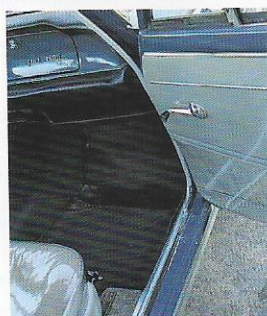


VELOCIDAD

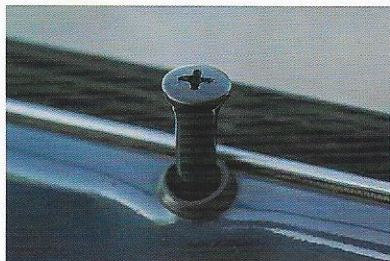
Gracias a las buenas relaciones de caja, tenía "pique" disponible en cualquier marcha, por más que estuviera a bajas revoluciones.

OTROS TIEMPOS

Las revistas especializadas de la época detectaron algunas filtraciones en los burletes de las puertas, sobre todo en las traseras.



El 1500 fue diseñado por Dante Giacosa, artífice de muchos de los autos más importantes de la historia de la Marca, como el 500, el 600, el 1100, el 128 y el 125.



del modelo familiar, además de la Coupé 1500, histórico deportivo del mercado nacional con diseño de Vignale. Pero el gran legado del 1500, además de más de 120 mil unidades vendidas entre todas sus versiones, es esta idea de la exclusividad y el lujo asociada también a vehículos más chicos. Elevar los estándares de calidad siempre es un buen modo de ser recordado.



BAÚL

En relación con el tamaño general, el 1500 tenía una buena capacidad de carga para el equipaje de una familia tipo.

Asientos mullidos y muy confortables, ideales para "soportar" largos viajes. En el modelo fotografiado, la calidad de conservación es sobresaliente.

» UNA GAMA BIEN COMPLETA

El Corto

El 1500 en Argentina se presentó en 1963, compartía la carrocería con el Fiat 1300, que aquí no llegó, pero con el motor de 1.500 cm³. Este modelo inicial fue conocido como "corto", y se fabricó hasta fines de 1965. »



El Largo

Entre fines de 1965 y mediados de 1968 se modificó el diseño y pasó a denominarse Fiat 1500 C Gran Clase. Tenía diez centímetros más de largo, y diferencias en la parrilla, los faros traseros y las uñas de los paragolpes, que ahora llevaban protectores de goma. A mediados de 1968 se modificó su interior, pasando del instrumental lineal a cinta a dos instrumentos redondos (velocímetro e indicadores). También cambió la posición de la palanca de cambios: de la columna de dirección al piso. Duró hasta el año siguiente. «

Resto de la familia

La berlina se produjo hasta el '69, pero las otras tres siluetas, Familiar, Multicarga, y Coupe siguieron vendiéndose un año más con pocas diferencias. La más importante es que el motor pasó a 1.600 cm³, mientras que por fuera se modificó la parrilla (pasó a ser más simple y de aluminio) y los paragolpes disminuyeron de tamaño. En el interior cambiaba el panel de instrumentos, de dos a tres instrumentos redondos (agregándose el cuentavueeltas).



LÍNEA

Según las críticas de la época, el 1500 tenía reminiscencias estéticas del Chevrolet Corvair, aunque su diseño en general no tenga mucho que ver con el auto americano.

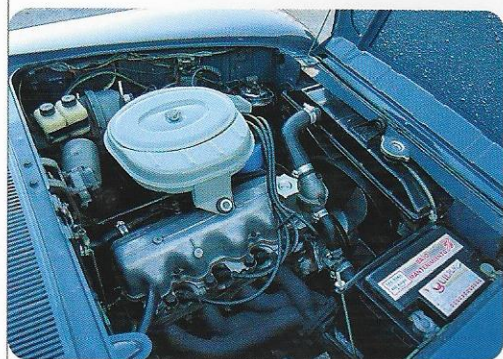




» TÉCNICA

Chico con clase

A pesar de su tamaño, el 1500 elevó el estándar de calidad en cuanto a equipamiento y calidad de terminación. Una joya que sobresalió también por su gran performance, con estirpe deportiva.



FRENOS

Muy eficiente para el tránsito urbano, hasta los 80 km/h contaba con una buena distancia de frenado, aunque a gran velocidad costaba un poco más detenerlo.

MOTOR

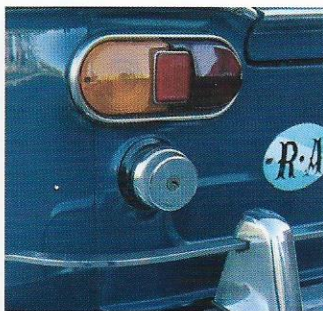
La denominación 1500 remite a la cilindrada del motor, en este caso de 1.481 cm³, un cuatro cilindros de 80 HP de potencia.

La altura del acelerador complicaba un poco la posición del conductor, aunque era cuestión de kilómetros y rodaje para acomodarse a esta configuración.

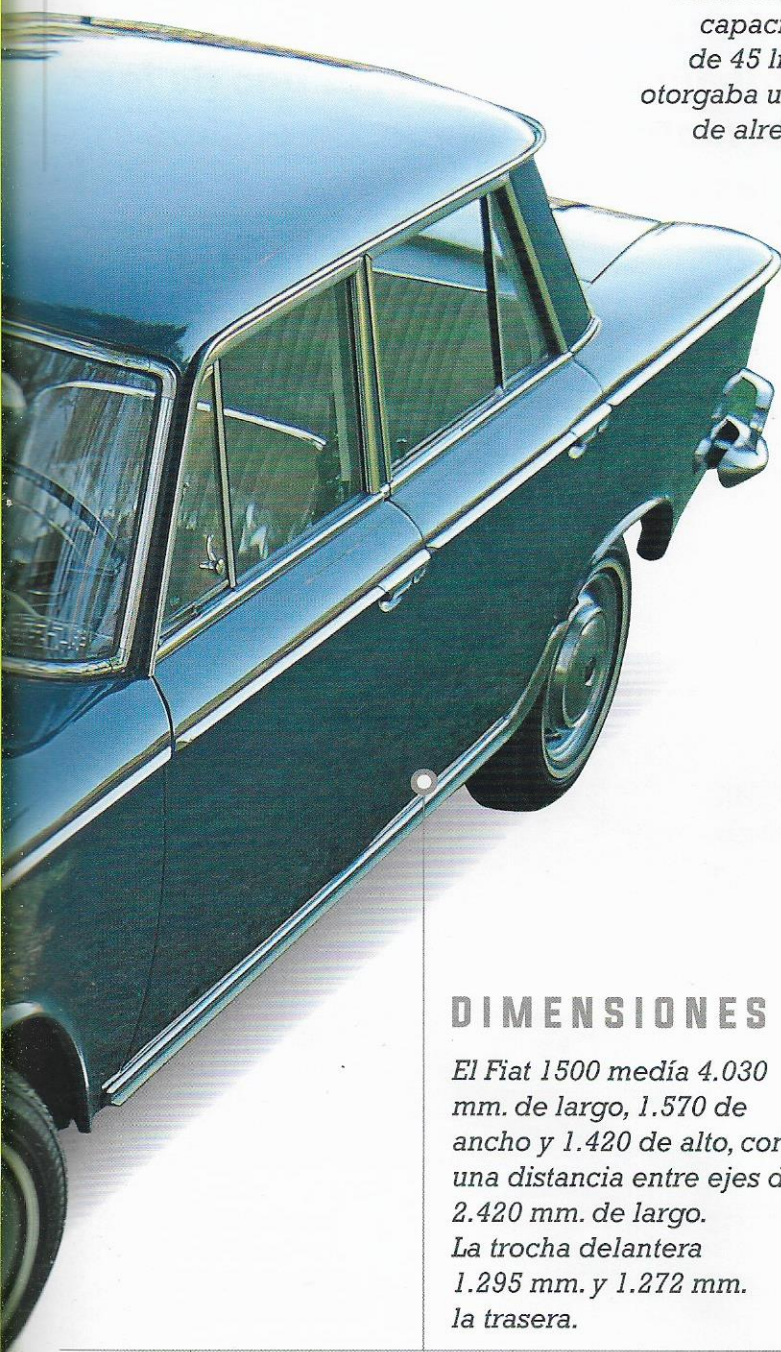
SUSPENSIONES

La configuración delantera, de brazos oscilantes, era muy moderna y le daba un comportamiento dinámico muy bueno, tanto en ruta como en el tránsito cotidiano.





El tanque de combustible tenía una capacidad de carga de 45 litros, lo que le otorgaba una autonomía de alrededor de 450 kilómetros.



DIMENSIONES

El Fiat 1500 medía 4.030 mm. de largo, 1.570 de ancho y 1.420 de alto, con una distancia entre ejes de 2.420 mm. de largo. La trocha delantera 1.295 mm. y 1.272 mm. la trasera.

» CARACTERÍSTICAS

MOTOR

Naftero, delantero, longitudinal. 4 cilindros en línea. Alimentación por carburador Weber de doble cuerpo descendente.
Cilindrada: 1.481 cm³
Diámetro y carrera: 77 x 79,5 mm.
Relación de compresión: 8,8:1
Potencia: 80 HP a 5.200 rpm.
Torque: 12 kgm a 3.200 rpm.

TRANSMISIÓN

Embrague monodisco seco. Mando hidráulico.
Tracción trasera, caja de cuatro marchas sincronizadas y marcha atrás.
Relación final: 4,1:1.

SUSPENSIÓN

Delantera: a brazos oscilantes, con resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos. Tirante de reacción sobre el brazo inferior. Barra estabilizadora.
Trasera: con elásticos a ballesta y amortiguadores hidráulicos telescópicos. Barra estabilizadora.

FRENOS

Delanteros, a disco. Traseros, a tambor con zapatas autocentrantes.

FABRICANTE

Fiat Concord SACI.

VELOCIDAD MÁXIMA

138 km/h

ACELERACIÓN

0-100 km/h: 18 seg.

FRENADO

A 100 km/h: 28,3 m

CONSUMO

Promedio: 9,5

Disponible en varias siluetas: Sedán, Familiar, Coupé, y Multicarga; se fabricaron 123.059 unidades del Fiat 1500, con mayor preponderancia de la versión 1500 C, con más de 64mil unidades totales.

Una marca de tres siglos



Fundada en el siglo XIX (1899), con el tiempo se convirtió en un poderoso imperio que la familia Agnelli ayudó a traspasar fronteras. En el XX no sólo se dedicó a fabricar automóviles, sino que se diversificó casi como ninguna otra compañía, pasando a ser uno de los conglomerados industriales más importantes del mundo. En el siglo en curso, terminó adquiriendo una de las tres grandes de Detroit.



La planta piemontesa de Mirafiori fue inaugurada en 1939, cuando la capacidad de la fábrica de Lingotto llegaba a su tope máximo. Situada al sur de Turín, hoy tiene unos dos millones de metros cuadrados de superficie total y sigue en pleno funcionamiento.

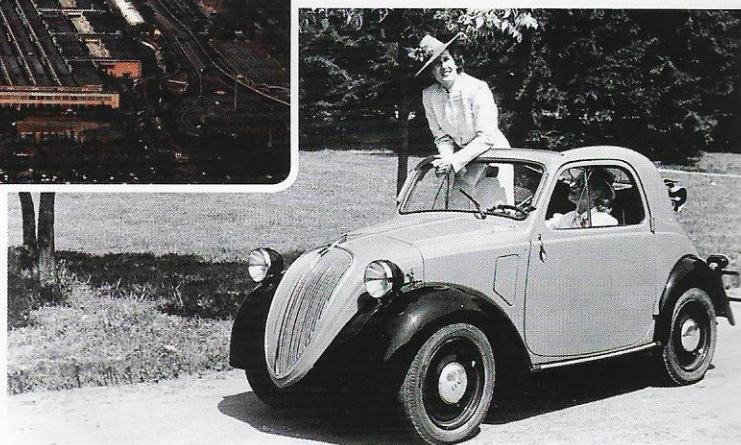


La palabra Fiat es la unificación de cuatro siglas que responden a Fabbrica Italiana di Automobili Torino (Fábrica Italiana de Automóviles Turín), que fue la denominación que tuvo desde sus orígenes. Fue fundada el 11 de julio de 1899 y el primer auto armado fue el 4 HP. La primera planta fue inaugurada en 1900 y dos años más tarde Giovanni Agnelli ya era el director general. La fábrica de Lingotto, un símbolo de la historia de la compañía, fue comenzada a construir en 1916, y una vez concluida, en 1923, pasó a ser la más grande de Europa.



A finales de los años treinta empezó la expansión con la inauguración de la planta de Mirafiori introduciendo los métodos de trabajo más avanzados conocidos en Italia. Fiat supo crecer de tal manera, que llegó a controlar marcas como Ferrari, Lancia o Maserati, y su historia transcurrió inseparable con la de su país, avanzando en diferentes campos y asumiendo desafíos de todo tipo. El

más reciente fue la compra de la norteamericana Chrysler luego de la gran crisis en los Estados Unidos. Tan importante fue que, desde 2014, el grupo cambió su denominación a Fiat Chrysler Automobiles.



TOPOLINO

El ratoncito, acaba de cumplir ochenta años de vida, fue un modelo icónico, símbolo de la motorización de Italia, y también un hito en años de la Segunda Guerra Mundial. Fue el primer producto económico fabricado por la compañía previo al conflicto bélico. También se vendió en Argentina, donde se hizo famoso como el auto de Aníbal "el pelotazo en contra", personaje cómico del recordado Juan Carlos Calabró.





El modelo 501 fue el primer vehículo producido por Fiat después de la Primera Guerra Mundial. Se fabricó entre 1916 y 1926 y fue uno de los primeros Fiat que entraron a nuestro país



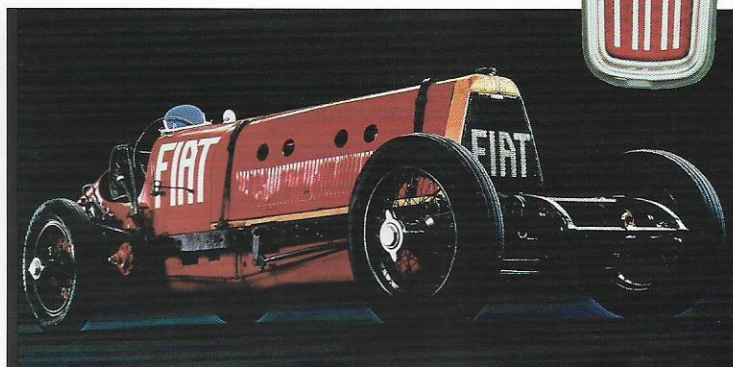
131

Este icónico modelo, fue fabricado en los '70 en versiones sedán de dos y cuatro puertas, y rural. Tuvo algunas versiones deportivas, y una edición especial con especificaciones que le permitieron ser homologado para correr en el Rally. Entre 1976 y 1981, el 131 Abarth ganó 20 pruebas del campeonato mundial, tres campeonatos de marcas (1977, 1978 y 1980), y dos títulos de pilotos (Markku Alen en 1978 y Walter Rohrl en 1980).



» EL IMPULSOR.

Giovanni Agnelli cimentó un imperio tendiendo puentes con el mundo entero, para que Italia llegara en forma de automóviles y de otros productos industriales, desde tractores hasta aviones, a muchos otros países. Fue presidente de Fiat entre 1920 y 1946, y senador italiano entre 1923 y 1945.



MEFISTOFELE

Utilizó el nombre de un demonio por el sonido infernal de su propulsor, tomado de un avión. Fue creado en 1923 sobre un chasis Fiat de 1908 y un motor de casi 22 litros de cilindrada y 320 caballos. El auto fue rescatado y hoy está exhibido como hace casi cien años, cuando alcanzaba velocidades superiores a los 230 km/h.

MULTIPLA

El Fiat Multipla de los años cincuenta, innovó con el concepto de monovolumen. Era ideal para familias numerosas pero también para utilización como transporte de pasajeros; fue un símbolo italiano de esa época.





El 1500, de la mano de "Lole"

Cuando el Fiat entró en acción, primero con la berlina y luego con la Coupé, se encontró con el piloto ideal: Carlos Alberto Reutemann. Un tricampeonato en el Turismo Mejorado le dio prestigio a la marca y envión suficiente al "Lole" para llegar a los fórmula.

Esto se trata de autos, sí, pero a veces, muchas veces, los hombres y las máquinas van de la mano y así quedan por los siglos de los siglos en la memoria colectiva. Este podría ser un caso, con el respeto que se merecen los tantos pilotos argentinos que se lucieron a bordo del Fiat 1500, ya sea en versión sedán o en la Coupé. Pero antes de hacer historia en la Fórmula 1, Carlos Alberto Reutemann hizo su exitosa aparición en el terreno nacional al volante de un 1500 de cuatro puertas. Tuvo su debut el 30 de mayo de 1965, en una carrera de Turismo Mejorado en La Cumbre (Córdoba), que terminó en abandono. De todos modos, el 11 de julio de ese mismo año, en la

misma categoría, con el mismo auto y en la misma provincia, aunque en Villa Carlos Paz, ganó por primera vez. Los títulos grandes estaban a la vuelta de la esquina, en 1966 y 1967, con bicampeonato en la Clase D del TN. El Fiat 1500 se había presentado en nuestro país en 1963, primero en su versión berlina y luego en carrocería Coupé, diseñada por Vignale. En una primera etapa, los equipos de las concesionarias "Automóviles Alvear" y "Sergi" hicieron la diferencia gracias a sus estructuras y a cierto apoyo oficial. Recién a partir de 1968, Fiat organiza su equipo oficial bajo la denominación "Scuderia Concessionarios" y le entrega a Reutemann una Coupé 1500. El motor, de 4 cilindros y 81 CV, recibió

mejoras respecto al de la berlina. Se usaron pistones que le dieron mayor compresión al motor y se le incorporó un carburador Weber tipo 34DCHD,

El Chino Canedo y la Coupé Fiat 1500.



COMPETITIVO

En 1968, Carlos Reutemann adelante con su Coupé 1500, por sobre Ricardo Zunino, con Peugeot 404. Otra de "Lole", en el paso por el Dique Los Molinos, Córdoba, en el GP de 1967.



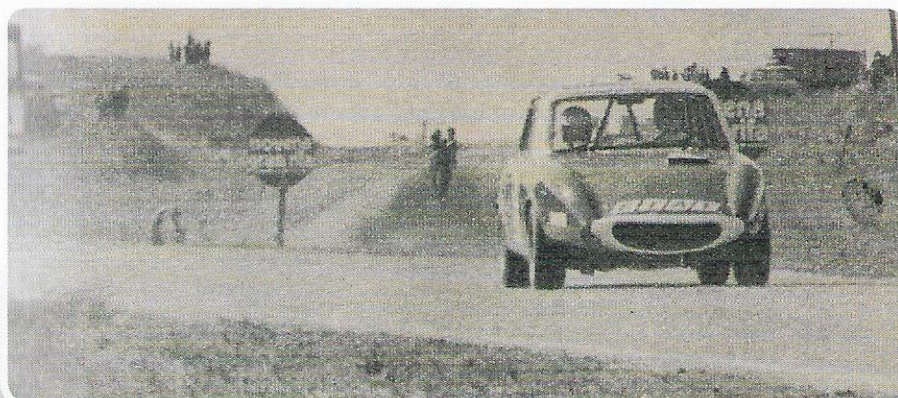
Reutemann trepa la pendiente de una sierra durante uno de los parciales del Gran Premio de 1966 y con el Fiat 1500 Sedán. De un total de 417 corredores, la mayoría corre con el modelo italiano de cuatro puertas.



Las Coupé Fiat 1500 de Abby Abkarian adelante y la de Carlos Giay atrás. Este último, de Arrecifes, fue piloto en una recordada prueba de durabilidad: "Dimos 760 vueltas al autódromo de Rafaela", detalló.

“CHINO” CORAZON

La silueta de la Coupé Fiat 1500 de Eduardo Rodríguez Canedo. El “Chino” fue un ícono de los buenos tiempos de la máquina de Fiat y marcó una época con su manejo de lujo.



A principios de los 70, Alberto Rossi al volante de esta Coupé Fiat 1500 con la trompa reformada. En esta imagen, con un llamativo color naranja y el número 6 durante la Vuelta de Bragado 1970.

para permitirle llegar a una velocidad máxima de 160 km/h. A sus 26 años, “Lole” respondió y estuvo a la altura de las expectativas, al obtener el tricampeonato de la categoría, en ese caso en el Anexo “J” del Turismo Mejorado, que reunía a vehículos con carrocerías originales con motores de entre 1.301 cm³ y 1.600 cm³. El santafesino no estuvo solo en esos tiempos gloriosos del 1500, ya que otros pilotos supieron lucirse con esa máquina inolvidable: Miguel Angel Galluzzi, Oscar Franco, Carlos Pascualini, Jorge Ahumada, Eduardo Rodríguez Canedo y Ricardo Zunino.

Carlos Giay durante la Vuelta de Salto, en 1970, inicio de la temporada del TC. Terminó segundo.



